Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 13 MARCA № 20 ROKU 1847.

W IMIENIU NAJJAŚNIEJSZEGO
MIKOŁAJA I-go
Cesarza Wszech Rossji, Króla Polskiego
&c. &c. &c.
Rada Administracyjna Królestwa Polskiego.

Zważając, że dziedzic miasta Karczewia, deklaracją, z dnia 1/13 stycznia 1845 roku dobrowolnie odstąpił na rzecz Kassy Miejskiéj dochód z targowego i jarmarcznego pobierać się mający;—że przez wprowadzenie taryffy dla miasta Karczewia do poboru rzeczonych opłat mogą się znacznie powiększyć fundusze Kassy tegoż miasta; że wreszcie dla miasta Karczewia najwłaściwszą będzie taryffa taka, jaka zwykle w miastach nowo erygowanych zaprowadzaną bywa, na przedstawienie Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych postanowiła i stanowi.

Art. 1. Gdy dziedzic miasta Karczewia, deklaracją w dniu 1/13 stycznia 1845 roku złożoną, odstąpił w zupełności na rzecz miejscowéj Kassy Ekonomicznéj dochód z opłat targowego i jarmarcznego; z warunkiem nadto, że gdyby dochód ten nie wynosił rubli srebrnych 90 rocznie, brakującą kwotę z własnych funduszów dopłacać będzie: odstąpienie przeto takowe Rada Administracyjna Królestwa niniejszém zatwierdza i przepisuje zarazem następującą na tenże pobór taryffę:

1.	Od tasu wielkiego.	kop. 15
2.	Od tasu małego.	— 7½
3.	Od stolika drobnych towarów. . .	— 3
4.	Od fury produktów lub towarów. .	— 3
5.	Od konia, lub bydlęcia na sprzedaż przyprowadzonego.	— 1
6.	Od świni, kozy, owcy i cielęcia. .	— ½

Art. 2. Wyszczególnione w powyższym artykule opłaty pobierane być mają na rzecz Kassy Miejskiéj od ludzi tylko obcych, i to jedynie w dni targowe lub jarmarczne, z produktami, towarami lub inwentarzem na sprzedaż do miasta przybywających.

Art. 3. Wyłączają się od powyższych opłat.

Mieszkańcy miasta Karczewia, jako już opłacający kanony, od wszelkiego rodzaju procederu.

Wojskowi, Poczty, Urzędnicy w interesach służby jadący.

Podwody z transportami wojskowemi w stosowne świadectwa zaopatrzone, nareszcie fury na szarwark do naprawy dróg przyjeżdżające lub powracające.

Art. 4. Wykonanie niniejszego Postanowienia, Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych poleca się.

Działo się w Warszawie, dnia 14/26 lutego 1847 roku.

Namiestnik, Jenerał-Feldmarszałek (podpisano) *Książę Warszawski.*
Dyrektor Główny, Prezydujący w Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych, Senator Radca Tajny (podpisano) *A. Storożenko.*
Sekretarz Stanu, Radca Stanu (podpisano) *T. Le Brun.*

KOLEJE ŻELAZNE w EUROPIE i w STANACH ZJEDNOCZONYCH 1847 roku.

(*Dokończenie*).

FRANCJA.

W dniu 1 szym stycznia 1846 roku liczono we Francji 16 dróg żelaznych, z tych dwanaście o czterech rzędach szyn a dwie o dwóch tylko. Przebiegu razem miały te drogi 944 kilometry, a kosztowały 266,056,328 franków, to jest blisko 300,000 na kilometr.

W 1844 roku przewieziono na francuskich drogach żelaznych blisko 8 miljonów podróżnych, a ogólny dochód przenosił 27,000,000 franków czyli dochodu brutto na kilometr było 31,880 franków; średni dochód od jednego podróżnego wynosił 3 franki 37 centymów, przypuściwszy że opłata średnia za kilometr wynosi 7 centimów, średni przebieg na kolejach nie przechodził 48 kilometrów.

W 1845 roku lubo ciągłe panowały zimna i deszcze, ruch powiększył się na głównych kolejach blisko o 6% w podróżnych a o 11 ½% w dochodach.

Na dziewięciu drogach, mających długości 640 kilometrów, transport towarów wynosił 712,865 tonów w 1844 roku, czyli 1,112 tonów na kilometr. Te 712,865 tonów wydały dochodu brutto 5,392,905 franków czyli 7 franków 50 centym. za ton. Licząc średnio 12 cent. od tonu, wypadnie przebiegu 62 kilometry, czyli ogółem 44,135,630 tonów przewiezionych przez jeden kilometr. W 1845 roku, na pięciu głównych drogach, przewóz towarów wzrósł o 24%.

Oto szczegóły kosztów exploatacji na najważniejszych linjach francuskich w 1844 roku. Administracja i koszta ogólne 22%. Nadzór i utrzymanie drogi 12. Ciągnienie 52. Różne wydatki 14. Ogół kosztów, w przecięciu na kilometr 16,73 czyli 62,50%. Czysty dochód w przecięciu 4,28%.

W 1845 roku średnia wysokość kosztów exploatacji, na kolejach żelaznych francuskich w ogóle zeszła do 60% Zmniejszenie to regularne jest i stałe, z małemi wyjątkami, które tłómaczą okoliczności nadzwyczajne, jak w 1845 roku, i postępować będzie dopóki nie trafi na prawdziwe stanowisko, to jest dopóki zadanie powiększenia potęgi lokomotyw przy téj saméj ilości paliwa nie zostanie rozwiązane stanowczo. We Francji, przy wysokiéj cenie węgla kamiennego i żelaza, nie można się spodziewać, aby koszta exploatacji, na wielkich przynajmniéj linjach, spadły niżéj 45%.

Sieć francuska, jak uchwaloną była prawem z 11 czerwca 1842 roku, składa się z 9 głównych linij:

1. Z Paryża do granicy Belgickiéj, przez Lille i Valenciennes.
2. Z Paryża ku Anglji, przez Boulogne, Calais i Dunkerkę.
3. Z Paryża do granicy Hiszpańskiéj, przez Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux i Bayonnę.
4. Z Paryża do granicy Niemieckiéj, przez Nancy i Strasburg.
5. Z Paryża do morza Śródziemnego, przez Lyon, Marsylję i Cette.
6. Z Paryża do Oceanu, przez Tours i Nantes.

7. Z Paryża do środka Francji, przez Bourges i Clermont.
8. Od morza Śródziemnego do Renu, przez Lyon, Dijon i Mulhouse.
9. Od Oceanu do morza Śródziemnego, przez Bordeaux, Toulouse i Marsylję.

Później sieć tę powiększono dwoma następnemi linjami:

10. Z Paryża do morza Północnego, przez Rouen i Havre.
11. Z Paryża na zachód Francji, przez Chartres, Rennes i Cherburg.

Z tych jedenastu linij głównych, dwie tylko skończone są w całéj długości, z Paryża do granicy Belgijskiéj i linja do Havre. Inna otwarta jest w trzeciéj części długości swojéj, to jest linja Hiszpańska, z Paryża do Tours. Trzy cząstkowo zostaną wkrótce otwarte: sekcje Vierzon i Bourges, na linji środkowéj; sekcja z Avignon do Marsylji, na linji morza Śródziemnego; sekcja z Amiens do Abbeville, na linji angielskiéj; nakoniec pięć jeszcze linij, wyjąwszy kilka odnóg, zostało już przysądzonych i budowa ich szybko postępuje.

Ogólny przebieg kolei żelaznych francuskich, licząc drogi zrobione już i zrobić się mające, wynosił 31 grudnia 1846 roku, 5,857 kilometrów, po 350,000 franków za kilometr licząc, całkowity koszt na nie uczyni dwa miliardy, a raczej 1,600 miljonów, po otrąceniu 400 miljonów za drogi już zbudowane. Przypuszczając że cała sieć skończoną będzie w ciągu lat pięciu, co do prawdy jest podobném, byle nie zaszły jakie nieprzewidziane przesilenia finansowe, kraj wykładać musi corocznie 320 miljonów.

Według statystycznych badań, najstaranniéj dokonanych przez rządowych ajentów i kompanje dróg żelaznych, co do ruchu obecnego na drogach, które zastąpione być mają kolejami żelaznemi, czysty przecięciowy dochód na wszystkich linjach sieci francuskiéj, nie może być niższy od 6%; nawet w dwóch pierwszych latach.

Drogi żelazne francuskie budowano według trzech odmiennych systemów. Przed prawem z 11 czerwca 1842 roku, skarb przychodził w pomoc kompanjom, albo pożyczkami, albo zasiłkiem, albo zaręczeniem minimum procentu od kapitału stałego na czas pewien. Według brzmienia dopiero wspomnionego prawa, skarb miał się przyłożyć do budowy kolei, biorąc na siebie wszelkie roboty, oprócz dostawy i położenia szyn, balastu i materjału toczącego się, co na jego ramie zwalało blisko dwie trzecie całkowitego wydatku; ale to prawo zastosowaném tylko będzie do bardzo małéj liczby kolei, bo kompanje podjęły się całkowitéj innych budowy. Głównym rysem prawodawstwa francuskiego co do kolei, jest to że wszystkie wielkie linje sieci krajowéj, wrócić mają w ręce skarbu, w średnim perjodzie 60 do 70 lat.

6. HOLLANDJA, WŁOCHY.

Hollandja. Droga żelazna z Amsterdamu do Rotterdamu, przez Harlem, Leydę i Hagę, długości 28,200 metrów, jest pierwszą w tym kraju zbudowaną i exploatowaną w całym przebiegu swoim. Ostatnia sekcja, z Hagi do Rotterdamu, otwartą została w 1844 r. koszt budowy kilometru o 2 rzędach szyn, bez materjału, wynosił 59,204 fr. a dwa razy tyle na kilometr o 4 rzędach szyn. Ta nadzwyczajna taniość tłómaczy się układem gruntu który wszędzie prawie jest równy i płaski; niską ceną materjałów i robocizny, jakoteż zupełnym brakiem robót sztucznych. Pierwszego stycznia 1845 roku. materjał téj linji składał się z 15 lokomotyw i 121 powozów dla podróżnych.

W 1844 roku dochód z całéj linji uczynił 1,260,956 franków a liczba podróżnych 632,568. Taryfa téj drogi dzieli się na trzy klasy dla podróżnych. Rząd swoim kosztem ją zbudował a potém exploatację jéj ustąpił prywatnemu towarzystwu.

Droga reńska, czyli z Amsterdamu do granicy pruskiéj, ma całéj długości 166 kilometrów. Sekcje Utrechtu i Arnheimu są ukończone. Ustąpioną została pewnéj kompanji na lat 58.

Droga żelazna, zwana *Over Yssel* buduje się rączo. Linja ta łączyć mająca Rotterdam, Hagę, Leydę, Utrecht i Amsterdam z północną Hollandją i Niemcami, dotyka drogi reńskiéj w Arnheimie, biegnie na północ przez Zutphen i Deventer, i łączy się z siecią Niemiecką w Minden, Kolonji i Hamburgu. Ustąpioną jest na lat 50 prywatnéj kompanji. Budowa jéj natrafia na szczególne trudności, to jest są co krok kanały przez które rzucać trzeba mosty, lub znaczne robić zwroty dla ich ominięcia. Nie zwyciężono tych trudności szczęśliwie; i tak, aby nie przerywać żeglugi i spławu, droga żelazna często przebywa kanały po mostach zwodzonych. Dziwny ten środek, przedstawiający niedogodność pod względem szybkości i bezpieczeństwa, nie wywołał przecież dotąd żadnego przypadku. Rzeka Spaarna takim sposobem jest przebywana, a most zwodzony na 160 stóp długi, przechodzi przez Ren w tym celu pod Leydą.

Włochy. Oto spis kolei żelaznych otwartych do dnia 1 stycznia 1846 roku.

		Długość w metrach.	Data otwarcia drogi.
	Królestwo Neapolitańskie.		
1.	Neapol i Portici.	7,500	3 paźdz. 1839
2.	Neapol i Caserta.	22,200	11 grudnia 43
3.	Caserta i Kapua.	15,554	25 maja 44
4.	Nonziata i Nocera.	15,987	1 maja 44
5.	Portici i Castellamare	18,805	1 sierpnia 44
	Królestwo Lombardzko-Weneckie.		
6.	Mediolan i Monza.	14.000	17 sierpnia 40
7.	Mediolan i Treviglio.	31,674	15 lutego 46
8.	Most na lagunie (1 i 2 sekcja) .	4,103	12 stycznia 46
9.	Z Padwy do Vicenzy (3 sekcja).	30,545	12 stycznia 46
	Toskanja.		
10	Livorno i Pizza.	20,000	21 listopada 44
II	Pizza i Pontedera.	21,000	19 listop. 1845
	Razem	201,128	

ZEBRANIE.

	Długość dróg projektowanych lub skoń: w kilo.	Długość dróg otwartych w kilo.	Koszt budowy kilometr.	Dochód brutto z kilom.	Dochód czysty "	Stosunek wydatków do dochodu "	Procent od kapitału "
Wiel. Brytań.	17,227	3,409	543,760 fr.	44,000	25,300	44%	5%
Stany Zjedn.	14,609	3,644	140,000	8,255	3,581	57 "	2½
Belgja . . .	1,100	559	300,000	22,401	10,753	48 "	4¼
Niemcy . .	1,802	2,879	147,600	12.728	7,457	58 "	3,60%
Francja . .	5,857	944	300,006	31,880	12,751	60 "	4,25%

Przypadki na kolejach żelaznych.

Oto tablica w stosunku do podróżnych: 1° śmierci, 2° ranionych, 3° zabitych i ranionych, w latach najpomyślniejszych, najmniéj pomyślnych i średnich. Wykaz ten ułożono z ostatnich lat 4 (1842 do 1845).

1-o ZGONY.

	Rok najkorzystniejszy.	Rok najmniéj korzystny.	Rok średni.
Francja. . . .	1 na 3,302,000	1 na 254,000	1 na 1,443,000
Anglja. . . .	1 na 947,000	1 na 167,000	1 na 399,000
Niemcy. . . .	1 na 8,089,000	1 na 1,248,000	1 na 5,527,000
Belgja. . . .	1 na 806,000	1 na 257,000	1 na 441,000

2-o STOSUNEK RANNYCH DO LICZBY PODRÓŻNYCH

	Rok najkorzystniejszy.	Rok najmniéj korzystny	Rok średni.
Francja. . . .	1 na 2,201,000	1 na 38,000	1 na 790,000
Anglja. . . .	1 na 1,279,000	1 na 90,000	1 na 404,600
Niemcy. . . .	nie ma ranionych	1 na 832.000	1 na 5,762,000
Belgja. . . .	1 na 389,000	1 na 123,000	1 na 227,000

3-o STOSUNEK ZABITYCH I RANIONYCH DO LICZBY PODRÓŻNYCH.

Francja. . . .	1 na 1,321,000	1 na 25,000	1 na 503,000
Anglja. . . .	1 na 544,000	1 na 64,000	1 na 194,000
Niemcy. . . .	1 na 8,089,000	1 na 499,000	1 na 4,459,000
Belgja. . . .	1 na 209,000	1 na 88,000	1 na 143,000

Z tych rozmaitych wykazów wynika że we Francji wydarza się najwięcéj przypadków na kolejach żelaznych. Porządkiem malejącym

idą następnie Anglja, Belgja i Niemcy. Państwem w którém na kolejach żelaznych w średnim roku najwięcéj było przypadków jest Belgja; potém idą koleją Anglja, Francja i Niemcy.

Obok tego wykazu korzystném będzie poznać średnią szybkość konwojów w czterech państwach któreśmy tu porównywali, jako téż i w Stanach Zjednoczonych.

Lokomotywa przebiega w godzinę wraz z przestankami, kilometrów 40 w Anglji.

32 we Francji.

28 w Belgji.

24 w Niemczech.

25 w Stanach Zjednoczonych.

(*Edinburgh Review*).

O DOZOROWANIU LASÓW PRYWATNYCH.

(Ciąg dalszy.)

§ 29. Podług tego zatém, cośmy wyżéj powiedzieli, jest pewna miara (wprawdzie zmienna z biegiem czasu), przestrzeni lasu, jaka do istniejących stosunków naszego kraju najkorzystniéj zastosowaną być powinna. Zbyt wielka rozległość ma swoje niedogodności, tak ze względów klimatu, urodzajności (§ 10), jak i przemysłu krajowego (§ 28); również niedogodności sprawia brak potrzebnéj przestrzeni lasów; tak więc nader ważném, pod ekonomicznym względem, byłoby pytanie: jaką rozległość w danym kraju mieć powinno gospodarstwo leśne. jeżeli ma odpowiedzieć celowi swemu?

Na pytanie to atoli nigdy stanowczéj nie ma odpowiedzi; zaledwie tylko przybliżonym da się rozstrzygnąć sposobem.

Niektórzy wychodzą z zasady że obecnie spożywana massa drzewa w danym kraju, również i na przyszłe czasy wystarczy. Nie można zaprzeczyć że do dzisiejszego dnia, tak sam wyrąb drzewa, jak i jego konsumcja, z ogromném są połączone marnotrawstwem, zważywszy zatém, że z powiększeniem się ludności, zwiększa się i oszczędność w konsumcji, oraz możność i sposoby zastępowania drzewa innym surrogatem, możnaby przypuścić że obecnie spożywana massa drzewa, nawet przy podwojonéj ludności, wystarczy na wszelką potrzebę. Wypadałoby zatém tylko wyrachować ilość spożywanego obecnie drzewa, a wypadek okazałby w przybliżeniu miarę rozległości, jaką lasy zajmować winny; urządziwszy następnie porządne na stałych oparte zasadach gospodarstwo leśne, wykaże się czy dany kraj za wiele lub za mało lasu posiada.

Inni natomiast nie uwzględniają bynajmniéj mogącego się w przyszłości wykształcić stosunku produkcji drzewa do jego spożycia, i chcąc dojść do stałego pod pewnym względem wypadku obecnéj potrzeby drzewa, sądzą że należy.

a) obrachować dokładnie ilość drzewa dostarczanego z lasów rządowych oraz wprowadzonego z zagranicy (tam gdzie potrzeba krajowa przewyższa produkcję);

b) obliczyć choć w przybliżeniu wyrąb w lasach prywatnych, w przecięciu kilkunastu lat;

c) oznaczyć w przecięciu massę spożywanych innych materjałów palnych (stare płoty, drzewa owocowe. i t. p.) oraz surrogatów drzewa, a wtedy będzie można w przybliżeniu ocenić, w jakim stosunku zostaje ogólna summa spożywanego drzewa, do właściwéj potrzeby krajowéj.

Potrzebę zaś krajową oznaczają zwykle według ogólnych obrachowań, stosownie do tego, jaką prawdopodobnie ilość drzewa w przecięciu każde indywiduum lub każda familja (resp. dym) spożywa; wypadek tych wyrachowań stanowi miarę potrzebnéj rozległości dla danego kraju.

Następujące uwagi, zdaniem naszém, będą dostateczne do okazania, jak są niepewne powyższe obrachowania, mianowicie gdy takowe są czynione w celu ustanowienia pewnéj stałéj i niezmiennéj zasady, co do przestrzeni, jaką lasy w danym kraju zajmować winny.

1) Naprzód nie jesteśmy w stanie dokładnie osądzić, do jakiego stopnia doprowadzoną być może oszczędność w spożyciu drzewa mianowicie opałowego. Łatwo byłoby wykazać, na fizycznych opierając się dowodach, że w zwykłém naszém pokojowém opaleniu, zaledwie z $^1/_{10}$ części wydzielonego cieplika korzystamy; również wiadomo każdemu, do jak znacznego stopnia posuniętém jest prawie powszechnie marnotrawstwo drzewa, tak przy wycinaniu, spuszczaniu, niedokładném karczowaniu, jak przy użytkowaniu; mianowicie gdy drzewo jeszcze jest zielone i świeże; jak wreszcie przy niestosownném urządzeniu ognisk opałowych i kuchennych.

Podobnież nie jesteśmy w stanie ocenić spodziewanego w przyszłości pomnożenia surrogatów drzewa. I tak np. wiele pokładów torfu leży bezużytecznie do dzisiejszego dnia, a częstokroć nie wiemy, jaką istniejące już kopalnie węgla kamiennego zapewnić nam mogą produkcję, oraz jakiéj spodziewać się możemy z odłogiem jeszcze leżących pokładów tego materjału.

Wreszcie, niepodobna naprzód oznaczyć do jakiego stopnia ciągłe i znakomite ulepszenia dróg kommunikacyjnych, przyczynić się zdołają do ogólnego upowszechnienia drzewa i innych materjałów palnych.

Projektowany sposób obrachowania obecnéj potrzeby drzewa, nigdy zupełnie pewnym być nie może. Można wprawdzie z niejaką pewnością oznaczyć ilość drzewa dostarczonego przez lasy rządowe, jak również sprowadzonego do kraju i t. d., ile zaś na nieprawéj drodze spożyte drzewo, ile wyrąb w lasach prywatnych wynosi, jaka była ilość spożytych surrogatów drzewa, tego nawet przybliżonym sposobem dójść jest prawie niepodobna.

3) Również niepewném jest oznaczenie potrzeby drzewa na każdą familję (resp każdy dym), a mianowicie, rozróżnienie zbytku i marnotrawstwa od istotnéj potrzeby, tudzież naznaczenie granicy, od któréj brak drzewa czuć się daje.

4) Nadzwyczaj trudno z przybliżoną pewnością oznaczyć wzrost ludności. A wreszcie:

5) Przypuściwszy, że można obrachować obecną, a w przybliżeniu i przyszłą, istotną potrzebę krajową, któryż leśniczy ośmieli się oznaczyć przestrzeń gruntu, jaką lasy zajmować powinny dla produkowania rzeczonéj potrzeby drzewa? Bezwątpienia żaden kto wie, że produkcja jednego morga tak jest zmienną, iż stosownie do gruntu, położenia, gatunku drzewa, systemu gospodarstwa, liczby porębów, dojrzałości drzewostanu i t. d. w przecięciu wynieść może rocznie 10 do 150 stóp sześciennych; że przy całéj staranności, częstokroć w wyrachowaniu massy produkowanego drzewa, istniejącego zapasu i t. d. pomylić się można o pewną ilość w prywatném gospodarstwie leśném a cóż dopiero w wyrachowaniu na cały kraj.

§ 30. Pomimo to, pytanie powyższe: jaką właściwie rozległość miéć powinno gospodarstwo leśne w danym kraju a wskutek tego, czy zbytek lub niedostatek drzewa istnieje, lub téż czy go się wkrótce spodziewać wypada? zbyt jest ważném, ażeby nie miało zwrócić na siebie bacznéj uwagi. Nie idzie tu, zdaniem naszém, o zupełnie stałe i oznaczone cyfry i liczebne wypadki, których otrzymać niepodobna, ale rzecz się ma tak jak z wieloma zagadnieniami ekonomiczno-politycznéj arytmetyki: lepiéj jest wiedzieć że właściwa przestrzeń lasów dla danego kraju zawartą jest między dwieście a trzysta tysiącami morgów gruntu, aniżeli między sto a pięćset. Do otrzymania wypadku niejaką przynajmniéj pewność przedstawiającego, mogłyby posłużyć następujące środki:

1) Zamiast wyrachowań, że tak powiemy, summarycznych całego kraju lub téż większych, politycznie odgraniczonych okręgów (całéj prowincji, gubernji, i t. d.), należałoby takowe czynić dokładniéj w mniejszych naturalnych okręgach, to jest konsumcje drzewa w okolicach, które z powodu stosunków kommunikacyjnych i miejscowych, przeznaczone są z natury do pobierania drzewa z pewnych oznaczonych lasów, wypada porównać z produkcję tychże lasów. Otrzymane wypadki z takich okręgów dadzą także wnioskować o okolicach w którychby wielkie, nieprzezwyciężone trudności stały na przeszkodzie powyższemu wyrachowaniu. Przytém rozumie się samo przez się że:

2) W okręgach tych musiałyby być obliczone najstaranniej i z całą możliwą dokładnością: konsumcja drzewa, produkcja leśna; jak również istniejąca lub spodziewana pomoc z surrogatów. Oprócz tego:

3) Zwrócić należy troskliwą uwagę na wszelkie okoliczności, z którychby o zbytku lub niedostatku drzewa z większém lub mniejszém prawdopodobieństwem wnioskować można.

(Dalszy ciąg nastąpi.)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Gdańsk 7 *marca*. Chęć do kupna pszenicy ciągle się tu utrzymuje, za dobry i ciężki towar zawsze można doskonałą dostać cenę. W tych dniach sprzedano przeszło 1000 łasztów pszenicy częścią ze szpichlerza, częścią na dostawę wiosenną 127 do 132 funtowéj po 600 do 660 zł. gd. za łaszt (po 42 do 44 złp. za korzec) i daleko więcéj zakupionoby bardzo chętnie ale trudno znaleść transporta po cenach odpowiednich a posiadacze ziarna coraz bardziéj wymagania swoje podnoszą. Zapasy na tutejszych składach i magazynach całkiem prawie są wyczerpane, a co jeszcze zostało, po niezmiernie wysokiéj cenie trzymają. Na rynku płocono za pszenicę 122 do 131 funtową 85 do 106 sr. gr., żyto 115 do 130 fun. 70 do 80 sr. gr., groch 75 do 83 sr. gr., jęczmień 100 do 114 funt. 50 do 60 sr. gr., owies 30 do 36 sr. gr. za szefel.—Okowita po 32 do 33½ talara za 120 kwart 80 pCt. Fr.

Biała 20 *lutego*. Od niedawna dostawiono tutaj dosyć koniczynnego nasienia, cena tegoż trzyma się między 11½ a 12½ złr. m. k. za centnar. Towar zdrowy i piękny, wszelako raczéj żółty, aniżeli fioletowy. Dotychczas mało było odbytu na ten towar, zdaje się więc, że go jest wszędzie dosyć i że dużo nadal leżeć będzie. Ceny zboża są następujące: 1 korzec pszenicy 9 złr., żyta 7½ do 8 złr., jęczmienia 7 złr., grochu 10 złr., fasoli 12 złr., prosa 12 do 13 złr., kaszy hreczanéj 11 złr. m. k. Zima trwa, tylko w końcu stycznia było kilka dni łagodniejszych, wszelako mało mamy śniegu a mrozu nad 14 stopni Reaum. jeszcze niebyło u nas. Odkryte zasiewy ozime wyglądały pięknie, ale żyto nadto wybujałe miało bardzo wątłe pióra, które można było z korzenia pozmiatać.

Tarnopol 20 *lutego*. Ceny zboża są tutaj następujące: Korzec pszenicy 11 do 12 złr., żyta 9½ do 10 złr., jęczmienia 8 do 8½ złr. owsa 4½ do 5 złr. w. w. Na żyto i jęczmień najwięcéj jest pokupu. Można liczyć, że w przecięciu idzie ztąd dziennie 1200 do 1400 zboża różnego. Za transport ztąd do Pomorzan płacą kupcy od korca po 42 kr., do Złoczowa 50 kr., a do Lwowa po 2 złr. 12 kr. W przeszłym tygodniu płacono tylko po 1 złr. 42 kr. w. w.

Galacz 2 *lutego*. Handel zbożowy w ruchu. Najbardziéj dopytują się o kukurydzę, żyto i jęczmień, zaczém te zboża poszły w górę. To samo święci się w Braile.

Wrocław 7 *marca*. Interesa zbożowe spokojnie tu idą, dowozy wedle obecnych okoliczności były dość znaczne, ale pomimo tego nastąpiło niejakie zniżenie ceny. Dobre zdrowe gatunki pszenicy, z powodu tego że są coraz rzadsze uległy podwyższeniu. Za to pszenica mieszana wcale jest niepokupna i ceny jéj zniżyły się widocznie. Kilka partyj takiéj pszenicy pozostało na targu nie sprzedanych i sprzątnięto je napowrot. Notujemy białą pszenicę na 92 do 102 sr. gr., żółtą na 90 do 100 sr. gr. Często się trafia że jeszcze wyżéj płacą, a to pochodzi ztąd że kupcy każą sobie dobrze mierzyć i na przemiarze podwyższoną cenę odzyskują. Za mieszaną pszenicę wedle jakości dają 72 do 83 sr. gr. żyto spadło o pół srebrnego grosza od ostatnich notowań naszych, za najlepszy towar dawano 90 sr. gr. za 84 fun. 88 do 88½ sr. gr. za 83 fun. 87 do 87½ sr. gr., za za 82 fun. 86 do 86½ sr. gr. poślednie żyto po 84 do 85 sr. gr., jęczmień utrzymywał się bez zmiany na 64 do 70 sr. gr. wedle gatunku. Owsa więcéj na sprzedaż wystawiono, lecz wymagano 40 do 43 sr. gr. za szefel. Groch do gotowania po 85 do 90 sr. gr. chętnych znajdnje kupców. W rzepaku niebyło żadnych obrotów, kilka małych partyj, mięszanego rzepaku było na targu, żądano zań 82 do 84 sr. gr. Zapas w drugiéj ręce bardzo szczupły. Wieści że rośliny rzepakowe bardzo ucierpiały sprawdzają się.

Londyn 2 *marca*. Tu w Londynie mieliśmy na wczorajszym targu dość szczupły dowóz angielskiéj pszenicy, gdy przytém znaczne jeszcze część zeszłego tygodnia przywiezionéj pozostała nie sprzedaną. Handel pszenicą podniósł się cokolwiek z osłabienia, poniedziałku ostatniego we środę i w piątek, i dziś chętnie płacono 2 sz. wyżéj nad czynione w poniedziałek oferty. Dziś znakomite ujrzeliśmy żądania pszenicy do Francji, i znaczna dość ilość czerwonéj pszenicy z Kentu dziś rano dla tego kraju została zakupioną. Francuscy kupcy ofiarowali aż po 72 sz. za dobrą Gdańską pszenicę, i mniemamy że kupili kilkanaście jéj ładunków nad brzegami.—Pływające ładunki pszenicy Polsko-Odeskiéj i kukurydzy nie łatwo odchodzą choć niezmniejszają żądanéj ceny 70 do 73 sz. za kwarter wraz z kosztami, frachtem i assekuracją. Frachta w Lewancie i na Czarnem morzu podniósł się o 3 sz. Owies i grochy spadły w cenach o 1 szyl. na kwarterze. Żądania nasion białéj i czerwonéj koniczyny coraz się poprawia, i gdzie tylko sprzedający zgodzić się chcą na cokolwiek tańsze ceny, na tych towar swój zbyć mogą.

KURS GIEŁDY BERLIŃSKIÉJ.

Dnia 6 marca 1847 roku. — PAPIERY.	żądają Tal.	płacą Tal.
Rossyjskie Inskrypcje w Certyf. Hamb. 4%	—	92⅝
Rossyjsko-Angielska Pożyczka 5%	111	—
Polskie Obligacje Skarbu 4%	—	81½
„ Listy Zastawne	—	94 -
„ Listy Zastawne nowe	94	—
„ Obligacje Udziałowe	—	96
„ Obligacje 500 złotowe	80	—
Certyfikaty B. P. na Oblig. cząst. lit. A. 300 zł. 5%	—	94¾
lit. B. 200 „	—	17¼
procentowe	33—	—

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 12 marca 1847 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	kop.	DAJĄ. R. sr.	kop.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów . .	2 M. .	90—	— —	— —	— —
Gdańsk 100 talarów . .	2 M. .	89—	70—	— —	— —
Hamburg 300 b. m. k. . .	2 M. .	136	80—	— —	— —
Londyn funt sterlin. . .	3 M. .	6—	6—	— —	— —
Lipsk 100 talarów . .	2 M. .	— —	— —	— —	— —
Moskwa 100 rub. sr. . .	1 M. .	100	50—	— —	— —
Petersburg ditto. . .	1 M. .	101	50—	— —	— —
Paryż 300 franków . .	2 M. .	72—	65—	— —	— —
Wiedeń 150 złr. . .	2 M. .	92—	10—	92 -	10—
Wrocław 100 talarów . .	2 M. .	90—	— —	— —	— —
2. MONETY.					
Rosyjskie Imperjały . .		— —	— —	— —	— —
Holender. dukaty nowe . . .		— —	— —	— —	— —
ditto stare ważne . . .		— —	— —	— —	— —
Frydrychsdory Pruskie . . .		— —	— —	— —	— —
Rossyjskie assygnaty . . .		— —	— —	— —	— —
Austrjackie bilety bankowe za 150 złr. .		— —	— —	— —	— —
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs. .		— —	— —	— —	— —
„ „ „ 4% rs. .		— —	— —	— —	— —
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		— —	— —	— —	— —
„ „ nowe za 100		14—	30—	14—	27—
Obligacje udziałowe na 300 złp. .		— —	— —	— —	— —
Obligacje cząstkowe na 500 złp. .		— —	— —	— —	— —
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp. .		— —	— —	— —	— —
Serje wylosow lit. na — złp. .		— —	— —	— —	— —
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		— —	— —	— —	— —

Wartość kuponu kop. 13⅓